

Punkt 03: Luftfracht**Luftfrachtsicherheitskontrollen – Neue Haftungsrisiken für Speditionen**

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft vertritt in einem Verbandsrundsreiben die Auffassung, dass die Tätigkeit als Reglementierter Beauftragter nicht vom Versicherungsschutz einer Verkehrshaftungsversicherung erfasst ist. Unsere Organisation hält diese Rechtsauffassung für unzutreffend.

In einem Rundschreiben vom 14.06.2013 vertritt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) die Auffassung, dass die aus der Tätigkeit als Reglementierter Beauftragter entstehenden Schäden vom Versicherungsschutz der unverbindlichen Musterbedingungen der DTV-Verkehrshaftungsversicherungsbedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (nachfolgend: DTV-VHV), nach deren Vorbild regelmäßig die Bedingungen der Verkehrshaftungsversicherung formuliert sind, ausgeschlossen sind. Aufbau und Inhalt des Rundschreibens lassen vermuten, dass der GDV sich bei seinen Ausführungen mit einer Ausarbeitung unserer Organisation auseinandersetzt, in der unserer Organisation die nach der EU-Verordnung 300/2008 erbrachten Kontrolltätigkeiten vertragsrechtlich sowohl unter das gesetzliche Speditions- und Frachtrecht als auch unter den Anwendungsbereich der ADSp subsumiert hat.

Nachdem unter Hinweis auf das GDV-Rundschreiben verschiedene Mitgliedsunternehmen unserer Organisation von ihren Versicherern kontaktiert wurden, hat unserer Organisation das GDV-Rundschreiben zum Anlass genommen, die Sach- und Rechtslage erneut zu prüfen mit dem Ziel, den Speditionsunternehmen eine Argumentationshilfe gegenüber ihren Versicherern an die Hand zu geben. Nach Auffassung unserer Organisation vermögen die Ausführungen des GDV weder in tatsächlicher noch rechtlicher Hinsicht zu überzeugen. Unsere Organisation sieht daher keine Veranlassung von seinen ursprünglich getätigten Aussagen abzuweichen. Im Einzelnen ist auf Folgendes hinzuweisen:

1. In tatsächlicher Hinsicht

Das Rundschreiben erweckt den Eindruck, dass mit dem Stichtag 29. April 2013 signifikante Änderungen für die Tätigkeit eines Reglementierten Beauftragten eingetreten sind und „Spediteure das Geschäftsfeld des Reglementierten Beauftragten für sich entdeckt“ hätten. Diese Aussage trifft nicht zu.

a) Bereits seit 2006 ist der Status des Reglementierten Beauftragten für die Luftfrachtspediteure ein faktisches „Muss“. Es haben praktisch alle Luftfrachtspediteure den Status des Reglementierten Beauftragten beim Luftfahrt-Bundesamt beantragt, weil Sendungen von Spediteuren ohne diesen Status automatisch als „unsicher“ gelten.

b) Es fällt auf, dass die Begriffe „Kontrollen“, „Sicherheitskontrollen“ und gelegentlich „Sicherungskontrollen“ sehr uneinheitlich überwiegend synonym gebraucht werden und insofern nicht

der Begriffssystematik der einschlägigen EU-Verordnungen folgen. Gemäß den Begriffsbestimmungen der EU-Verordnung 300/2008 meint „Kontrolle“ (englisch: „screening“) den Einsatz technischer und sonstiger Mittel, die dazu dienen, verbotene Gegenstände zu identifizieren und/oder aufzuspüren, d.h. also z.B. das Röntgen, Sniffen etc. Dagegen meint der Begriff „Sicherheitskontrolle“ (englisch: „security control“) die Anwendung von Mitteln, mit denen die Einschleusung verbotener Gegenstände verhindert werden kann. Die Sicherheitskontrollen, die von einem Reglementierten Beauftragten durchzuführen sind, sind in der EU-Verordnung 185/2010 in Ziffern 6.3.2. des Anhangs genannt. Aus dem Rundschreiben ergibt sich nicht eindeutig, ob auch Fehler bei diesen Sicherheitskontrollen vom Versicherungsschutz ausgeschlossen sein sollen. Unsere Organisation unterstellt, dass das GDV-Rundschreiben sich nur mit Kontrollen nach der EU-Verordnung 300/2008 auseinandersetzt.

c) Das Aufgabenfeld des Reglementierten Beauftragten hat sich - entgegen der Behauptung des GDV – mit dem Auslaufen der Übergangsfrist am 29. April 2013 faktisch nicht geändert. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass sich die Menge derjenigen Sendungen, die einer (technischen) Kontrolle bedürfen, erhöht hat. Deren Anteil liegt bei den Spediteuren in ihrer Funktion als Reglementierter Beauftragter derzeit bei geschätzten 40 bis 60 Prozent. Der GDV verkennt, dass auch während der Übergangsphase seit 2010 bereits der Anteil der zu kontrollierenden Sendungen von anfänglich 5 bis 10 Prozent sich immer weiter erhöht hat. Dies resultiert im Wesentlichen daraus, dass sich der bekannte Versender vor dem 29. April 2010 gegenüber einem Reglementierten Beauftragten per Sicherheitserklärung zum bekannten Versender erklären konnte. Diese Erklärung hatte aber ausschließlich bilaterale Wirkung. Fand dann ein Wechsel der Geschäftsbeziehung zu einem anderen Spediteur/Reglementierten Beauftragten statt, mit dem eine solche Bindung vor dem 29. April 2010 nicht bestand, unterlagen zu versendende Güter bereits den Kontrollen gemäß der EU-Verordnung 300/2008. Die Aussage des GDV, dass der Reglementierte Beauftragte diese Erklärung hätte abgeben können, ist falsch.

d) Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass bereits seit Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts der Spediteur verpflichtet ist, nur sichere Fracht der Airline anzuliefern. Die Anforderungen an der Übergabe sicherer Fracht waren jedoch deutlich geringer, weil hierfür eine sogenannte Sicherheitserklärung (später: „Unbedenklichkeitserklärung“) genügte, die der Spediteur gegenüber der jeweiligen Airline zu unterzeichnen hatte. Die Verpflichtung zur Übergabe „sicherer“ Fracht ist also nicht neu, unterliegt heute aber gesteigerten gesetzlichen Anforderungen.

2. In rechtlicher Hinsicht

Der GDV betont, dass nach den DTV-VHV 2003/2011 die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers als Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter versichert ist und nimmt sodann zur näheren Definition des Anwendungsbereichs auf Ziffer 2 der ADSp, insbesondere auf den Begriff „speditionsübliche“ Tätigkeiten Bezug.

a) Bereits dieser Ansatzpunkt überrascht, da mit der Schaffung der DTV-VHV im Jahre 2003 gerade die Verknüpfung der ADSp mit dem Umfang des Versicherungsschutzes nach der (Speditions-)Versicherung

aufgegeben wurde und Ziffer 1.1 DTV-VHV auf diesen in den ADSp verwendeten Begriff weder unmittelbar noch mittelbar Bezug nimmt. Zudem enthält Ziffer 1.3 DTV-VHV nach wie vor Risikobegrenzungen, die hinter dem Anwendungsbereich der Ziffer 2 ADSp zurückbleiben.

Nach „Lesart“ unserer Organisation wird in den DTV-VHV nur die im HGB umschriebene Tätigkeit des Frachtführers, Spediteurs oder Lagerhalters versichert, soweit die mit diesen Vertragstypen zusammenhängenden Tätigkeiten in der Betriebsbeschreibung dokumentiert sind.

b) Allerdings verkennt unsere Organisation nicht, dass es im Interesse der nach den ADSp arbeitenden Speditions- und Logistikunternehmen liegt, wenn alle Tätigkeiten, die dem Anwendungsbereich der ADSp unterliegen, quasi automatisch in den Anwendungsbereich der DTV-VHV fallen würden.

Insofern ist vor allem die Aussage des GDV zu überprüfen, die Tätigkeit des Reglementierten Beauftragten sei nicht „speditionsüblich“. Der GDV verlangt insoweit, dass sich die Tätigkeit des Reglementierten Beauftragten sowohl zeitlich als auch qualitativ im Speditionsgewerbe verfestigt haben muss. Hier geht aber – wie bereits dargelegt – der GDV von falschen tatsächlichen Voraussetzungen aus. Soweit der GDV in zeitlicher Hinsicht nicht einige Wochen oder Monate genügen lassen will, verkennt er, dass diese Tätigkeiten bereits seit 2006 erbracht werden. Seit dieser Zeit haben sich auch die geschuldeten Kontrolltätigkeiten auch qualitativ verfestigt. Denn in diesem Zeitraum hat sich die Zahl der untersuchten Sendungen - nach Schätzungen unserer Organisation - von anfänglich 5 bis 10 % auf heute 40 bis 60 % erhöht. Auch wenn wir diese Zahlen nicht auf eine empirische Untersuchung stützen können, gehen wir jedoch davon aus, dass einzelnen Speditionsfirmen sehr wohl in der Lage sind, anhand firmeneigener Statistiken die hier geschilderte Entwicklung nachweisen zu können.

c) Aber auch dann, wenn man - wie unsere Organisation - auf den Wortlaut der Ziffer 1.1 DTV-VHV abstellt, fällt die Tätigkeit in den Anwendungsbereich der Versicherungsbedingungen, da es sich um eine speditionsvertragliche Tätigkeit handelt. Denn nach Ziffer 1.1. DTV-VHV (ebenso nach Ziffer 2 ADSp) zählen zu den versicherten Tätigkeiten stets die im HGB geregelten (Straßen-)Fracht-, Speditions- und Lagergeschäfte. Auch hier vertritt der GDV die Auffassung, dass sich die Tätigkeiten des Reglementierten Beauftragten hierunter nicht fassen lassen. Seine Argumentation ist dabei zweigleisig.

aa) Der GDV verneint zunächst pauschal, dass es sich bei den vom Reglementierten Beauftragten geschuldeten Kontrolltätigkeiten um beförderungsbezogene Leistungen im Sinne von § 454 Abs. 2 HGB handelt. Er stützt sich dabei auf die Kommentierung von Koller, die den Begriff „auf die Beförderung bezogene Leistungen“ eng auslegt. Schaut man sich jedoch die Beispielfälle in der Kommentierung näher an, fällt auf, dass zwar die bei einer Kontrolle von Luftfrachtsendungen anfallenden Tätigkeiten nicht direkt angesprochen, aber vergleichbare Tätigkeiten unter § 454 Abs. 2 HGB subsumiert werden. So fallen Tätigkeiten, die die Behandlung des Gutes erfordern, um dies für die Versendung, Beförderung oder Lagerung geeignet zu machen, unter § 454 Abs. 2 HGB. Ebenso könnte man diese Kontrolltätigkeiten – wenn man wie der GDV (siehe unten) den „hoheitlichen“ Charakter der Tätigkeit betont – als eine amtliche Behandlung des Gutes unter § 454 Abs. 2 HGB subsumieren.

Dass der Reglementierte Beauftragte dabei bestimmte Kontrolltätigkeiten nicht in eigener Person durchführen muss – hierauf stellt der GDV auch maßgeblich ab -, liegt in der Natur der Sache und ergibt sich bereits aus der EU-VO 185/2010. Entscheidend insoweit ist aber auch, dass bereits § 454 Abs. 2 HGB nach seinem Wortlaut es zulässt, dass der Spediteur diese Tätigkeiten Dritten überträgt.

Dem GDV ist aber zuzustimmen, dass in den Fällen, in denen ein Speditionsunternehmen die Kontrolltätigkeit als isolierte Dienstleistung (z.B. für ein anderes Speditionsunternehmen) erbringt, nicht „automatisch“ Versicherungsschutz nach den DTV-VHV gegeben ist. Denn hier handelt es sich um eine werkvertragliche Leistung, die in keinem Zusammenhang mit einem Verkehrsvertrag steht und damit nach Ziffer 1.4 DTV-VHV vom Versicherungsschutz nicht erfasst wird.

bb) Des Weiteren verneint der GDV das Vorliegen einer auf die Beförderung bezogene Leistung im Sinne von § 454 HGB mit dem Hinweis, „dass die Tätigkeit des Reglementierten Beauftragten aufgrund eines zwischen ihm und seinem Auftraggeber geschlossenen zivil-rechtlichen Vertrages erfolgt, ansonsten aber öffentlich-rechtlicher Natur ist“.

Nach Auffassung unserer Organisation kann man aus der „hoheitlichen“ Zulassung zum Reglementierten Beauftragten nicht schließen, dass diese damit verbundenen Tätigkeiten „öffentlich-rechtlicher Natur“ sind. Selbst wenn man wie der GDV betont, dass das Handeln des Reglementierten Beauftragten im öffentlichen Interesse liegt, hat dies keinen Einfluss auf die Ausgestaltung der Rechtsbeziehungen des Reglementierten Beauftragten/Spediteur zu seinem Auftraggeber. Denn dies würde voraussetzen, dass der Reglementierte Beauftragte Aufgaben übernimmt, die ursprünglich Aufgaben der Behörde, hier also des Luftfahrt-Bundesamtes sind. Dem Reglementierten Beauftragten zugewiesene Tätigkeiten sind aber dem Reglementierten Beauftragten als eigene originäre Aufgaben zugewiesen. Auch den einschlägigen EU-Verordnungen kann auch kein anderes Verständnis entnommen werden; im Gegenteil: Die EU-Verordnungen gehen sowohl im Verhältnis Versender/Reglementierter Beauftragter als auch Reglementierter Beauftragter/Luftfahrtunternehmen davon aus, dass eine Geschäftsbeziehung, also eine zivilrechtliche Vertragsbeziehung zwischen den genannten Personen besteht. Die Reglementierten Beauftragten (wie auch das Luftfahrtunternehmen) sind zwar durch das öffentliche Recht zu bestimmten Maßnahmen verpflichtet; ihr Handlungsinstrumentarium ist aber rein privatrechtlicher Natur.

Da es im Interesse sowohl des GDV als auch unserer Organisation liegt, hier zu einer einheitlichen Betrachtungsweise zu kommen, haben sich beide Verbände darauf verständigt, die hier dargestellte Problematik in einem Verbändegespräch zu erörtern. Über das Ergebnis des voraussichtlich im September stattfindenden Gesprächs wird unsere Organisation berichten.



DSLV-Unternehmertag in Hamburg – 20. und 21. Juni 2013



DSLV · Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. · Postfach 1360 · 53003 Bonn

«Adresszeile1»
«Adresszeile2»
«Adresszeile3»
«Adresszeile4»
«Adresszeile5»
«Adresszeile6»
«Adresszeile7»
«Adresszeile8»
«Adresszeile9»
«Adresszeile10»

Rundschreiben

<i>Nummer</i>	120/2013/a
<i>AZ/Bereich</i>	12.46.85.
<i>Autor</i>	Hubert Valder
<i>E-Mail</i>	HValder@ dslv.spediteure.de
<i>Telefon-DW</i>	0228 91440-24
<i>Telefax-DW</i>	0228 91440-724
<i>Anlage</i>	nein
<i>Datum</i>	07. Mai 2013

Verteiler: Fachausschuss Luftfrachtspedition
Kommission Recht und Versicherung
Geschäftsführer/-in der Mitgliedsverbände

Luftfrachtsicherheitskontrollen: Neue Haftungsrisiken für Speditionen?
Bezug: DSLV-RS 118/2012/a vom 26. Juni 2012

Der DSLV beleuchtet die Haftungsrisiken, die für Luftfrachtspeditionen daraus erwachsen können, dass sie die ab 29. April 2013 vorgeschriebenen Luftfrachtsicherheitskontrollen selbst durchführen oder diese veranlassen.

«Anrede1»

mit Ablauf der Übergangsfrist für die bekannten Versender müssen ab dem 29. April 2013 alle Beteiligten am Lufttransport die Anforderungen der EU-Verordnung 185/2010 nachweislich umsetzen. Ziel dieser gesetzlichen Bestimmungen ist es, Luftfracht von der Verpackung bis zur Verladung in das Flugzeug durchgehend vor dem Zugriff Dritter zu schützen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) überprüft. Der DSLV nimmt dies zum Anlass, die Haftungsrisiken zu beleuchten, die den Spediteur treffen können, wenn er im Rahmen seiner Tätigkeit Kontrollen durchführt oder veranlasst.

1. Übergabe sicherer Fracht an den Spediteur

Gibt ein vom LBA zugelassener „bekannter Versender“ Ware dem Spediteur, ändert sich an der Abwicklung der Luftfrachtendung aus Sicht des Spediteurs nichts Wesentliches. Der bekannte Versender wird dem Spediteur – wie bisher – sichere Fracht übergeben und der Spediteur – in seiner Funktion als Reglementierter Beauftragter – wird dafür sorgen, dass die Fracht bis zur Übergabe an den Carrier sicher bleibt. Soweit der Spediteur für den Vorlauf von der Versandstelle bis zu seiner Umschlagsanlage und für den Transport der Sendung zum Flughafen auf Subunternehmer zurückgreift, hat der Spediteur darauf zu achten, dass der Transporteur die vorgeschriebene „Transporteurserklärung“ unterzeichnet und die darin genannten Sicherheitsbestimmungen einhält.

Diese den Spediteur betreffende Verpflichtung erwächst aus seiner Stellung als Reglementierter Beauftragter und besteht zunächst nur gegenüber dem Staat. Verletzungen dieser Pflicht, die keine Auswirkungen auf die zu transportierende Sendung (diese nimmt weder Schaden, noch wird sie verspätet ausgeliefert) haben, haben keinerlei Auswirkungen auf den abgeschlossenen Speditions- oder Luftfrachtvertrag. Allein der Status als Reglementierter Beauftragter oder die Vorlage des entsprechenden „Zertifikates“ stellen für sich betrachtet nur ein Motiv für die Auswahl des Vertragspartners dar; die Bewilligungsvoraussetzungen oder die den Reglementierten Beauftragten treffenden öffentlich-rechtlichen Pflichten werden damit aber nicht Vertragsgegenstand. Die Verletzung dieser Pflichten lösen keine vertraglichen Haftungsansprüche aus.

2. Übergabe unsicherer Fracht an den Spediteur

Wird dem Spediteur unsichere Fracht übergeben, ergibt sich zukünftig für die Abwicklung eine neue – rechtliche – Situation. Denn hier muss die Fracht einem besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden. In der Bundesrepublik Deutschland sind dabei als Kontrolltechnik zugelassen:

- Röntgengeräte
- Sprengstoffdetektoren
- Durchsuchung von Hand
- Sichtkontrollen und mittlerweile auch
- Sprengstoffspürhunde.

Unabhängig von der Frage, ob der Spediteur die Sendung eigenen Kontrollmaßnahmen unterzieht oder einen externen Dienstleister hierfür als Subunternehmen heranzieht, ist davon auszugehen, dass die Durchführung von Kontrollen Gegenstand des abgeschlossenen Speditions- oder Luftfrachtvertrages ist, da der Spediteur regelmäßig beauftragt wird, die Fracht „sicher“ zu machen und der Spediteur sich diese Zusatzleistung auch vergüten lässt.

2.1. Vertragsrechtliche Einordnung

Das Durchführen der o.g. Kontrolltätigkeiten fällt ab dem 29. April 2013 nach Ansicht des DSLV in den Anwendungsbereich der ADSp, da es sich um eine speditionsübliche Tätigkeit handelt. Ausgangspunkt ist insofern Ziffer 2.1 Satz 1 ADSp, der bestimmt:

Die ADSp gelten für Verkehrsverträge über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditions-gewerbe gehörende Geschäfte betreffen.

Bereits die Aufzählung der einzelnen Vertragstypen macht deutlich, dass die Kontrollmaßnahmen als „speditionsüblich“ anzusehen sind, die unter die namentlich genannten Vertragstypen zu subsumieren sind. Dies ist bereits deshalb zu bejahen, weil eine Beförderung zum Zielort ohne diese Maßnahmen überhaupt nicht durchgeführt werden kann. Die Durchführung von Sicherheitskontrollen im Luftfrachtbereich ist insbesondere eine beförderungsbezogene Tätigkeit im Sinne von § 454 Abs.2 HGB; also eine speditionsvertragliche Nebenpflicht. Darüber hinaus könnte man – losgelöst von der rein vertragsrechtlichen Einordnung – auch die Auffassung vertreten, die Durchführung der Sicherheitskontrollen ist speditionsüblich, weil jeder Luftfrachtspediteur seit dem 29. April diese Dienstleistung anbietet. Denn nach der herkömmlichen Definition ist eine Tätigkeit speditionsüblich, wenn das vom Spediteur als Leistungserbringer übernommene Geschäft im Speditions-gewerbe allgemein üblich ist. Da Spediteure mit dem Angebot, Sicherheitskontrollen durchzuführen oder durchführen zu lassen, auf die geänderten gesetzlichen Anforderungen in tatsächlicher Hinsicht reagieren und diese Dienstleistungen regelmäßig erbracht werden, sind sie als speditionsüblich

anzusehen. Allerdings ist Vorsicht in den Fällen geboten, in denen ein Luftfrachtspediteur (oder ein externer Dienstleister) ausschließlich die Luftsicherheitskontrollen als Dienstleistung anbietet. Da diese Verpflichtung losgelöst von der Luftfrachtbeförderung übernommen wird, liegt eine rein werkvertragliche Tätigkeit vor, bei der hinterfragt werden könnte, ob sie - vergleichbar einer ausschließlichen Verzollungstätigkeit, wie sie z.B. bei einem Grenzspediteur anfällt, - als speditiousübliche Tätigkeit anzuerkennen ist. Vor diesem Hintergrund und um keine Zweifelsfragen aufkommen zu lassen, sollte jeder Luftfrachtspediteur – soweit noch nicht geschehen -

- gegenüber seinem Auftraggeber klarstellen, dass die ADSp für diese beschriebenen Kontrolltätigkeiten gelten,
- mit seinem Verkehrshaftungsversicherer klären, dass für die Übernahme dieser Tätigkeiten Versicherungsschutz im Rahmen der Verkehrshaftungsversicherung besteht.

2.2 Neue Haftungsrisiken?

Mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen durch den Spediteur werden die Luftfracht-sendungen einem zusätzlichen Handling unterworfen. Dies erhöht das Risiko, dass die Ware Schaden nimmt oder es zu Transportverzögerungen kommt, für die der Spediteur einzustehen hat. Dabei wird dem Spediteur nicht nur das Fehlverhalten seines eigenen Personals zugerechnet, sondern auch das externer Dienstleister, die er mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen beauftragt.

Aus Sicht des DSLV bedingen insbesondere die nachfolgend beschriebenen Kontrolltätigkeiten spezifische Haftungsrisiken. Bei der rechtlichen Bewertung unterstellen wir dabei, dass der Spediteur entweder einen Speditiousvertrag abschließt und aufgrund der Rechtsfolgenverweisung auf das Luftfrachtrecht in den §§ 458 bis 460 HGB wie ein Luftfrachtführer zu behandeln ist bzw. er unmittelbar einen Luftfrachtvertrag mit seinen Kunden abschließt.

Röntgen der Ware

In der Regel werden „unsichere“ Luftfracht-sendungen geröntgt. Es ist nicht auszuschließen, dass bestimmte Güter nicht geröntgt werden dürfen. Kommt Gut dabei zu Schaden, könnte der Spediteur nach den Haftungsbestimmungen von WA, MÜ oder ADSp zur Verantwortung gezogen werden. Er kann jedoch sein Haftungsrisiko nahezu ausschließen. Denn nach Art. 16 WA, Art 16 MÜ (s. auch Ziffer 3.4 ADSp) kann er von seinem Auftraggeber die Auskunft verlangen, ob die zu befördernden Güter geröntgt werden können. Auf diese Auskunft kann er sich verlassen. Denn der Luftfrachtspediteur muss weder die Richtigkeit noch Vollständigkeit dieser Auskunft überprüfen. Kommt der Auftraggeber dieser Verpflichtung nicht nach oder ist die Auskunft falsch, haftet der Luftfrachtspediteur nicht für Güterschäden oder Lieferfristüberschreitung; es liegt damit ein besonderer Haftungsbefreiungsgrund vor. Dieser entfällt nur, wenn den Luftfrachtführer oder seinen Leuten ein eigenes Verschulden trifft.

Durchsuchung per Hand

Aufgrund des abgeschlossenen Vertrages ist der Spediteur grundsätzlich nicht berechtigt, die Verpackung zu öffnen, um den Inhalt festzustellen oder zu kontrollieren. Denn das Handling der Ware bezieht sich – mangels vertraglicher Absprache – nur auf das zum Transport übergebene Packstück, nicht aber auf dessen Inhalt. Zudem besteht durch das Öffnen zum einen die Gefahr der Beschädigung der Ware zum anderen die Gefahr, die Ware nach der Kontrolle nur unzureichend verpackt zu befördern. Damit läuft ein Öffnen der Verpackung den Interessen des Auftraggebers zuwider, dessen Interessen der Spediteur (aber auch der Luftfrachtführer) wahrzunehmen hat.

Diese zivilrechtliche Ausgangslage widerspricht aber der nach der EU-Luftsicherheitsverordnung vorgeschriebenen Durchsichtung per Hand, falls die Ware nicht anderweitig kontrolliert werden kann. Wenn auch grundsätzlich die allgemeine Aussage gilt, dass öffentliches Recht dem Privatrecht vorgeht, es also überlagert bzw. verdrängt, besteht die Gefahr, dass Kunden den Spediteur stets in der Verantwortung sehen, sollte das Gut bei der Durchsichtung per Hand beschädigt bzw. die neu herzustellende Verpackung den Beanspruchungen des Lufttransportes nicht genügen und das Gut deshalb im Verlauf der Beförderung beschädigt werden.

Aus rechtlicher Sicht erscheint es ratsam, sich vom Auftraggeber vorsorglich eine Weisung geben zu lassen, die es dem Spediteur gestattet, in diesem Fall die Verpackung zu öffnen und die umschreibt, wie der Spediteur sich verhalten soll, wenn eine Durchsichtung per Hand als Kontrollmaßnahme erforderlich wird.

Dabei kann die Weisung so detailliert erfolgen, dass dem Spediteur die Art und Weise sowohl des Öffnens als auch des Neuverschließens der Verpackung vorgegeben wird. Liegt eine solche Weisung vor, hat der Auftraggeber selbst kund getan, was er als in seinem Interesse liegend für zweckmäßig ansieht mit der Folge, dass der Spediteur, der diese Weisung befolgt, sich vertragsmäßig verhält und mangels Vertragsverletzung auch nicht haftet. Dagegen erscheint es nicht möglich, für diesen besonderen Fall die Haftung generell auszu-schließen oder zu begrenzen. Selbst wenn man die Anwendung dispositiven Rechts unterstellt, würden die in vorformulierten Vertragsbedingungen (AGB) enthaltenen Haftungsbe-grenzungs- und –ausschlussklauseln einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB unterliegen. Danach ist eine Haftungsbegrenzung bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit aufgrund der Indizwirkung des § 307 Nr. 7 b BGB auch im unternehmerischen Verkehr nicht möglich. Bei fahrlässiger Verletzung vertragswesentlicher Pflichten (hierzu dürften auch die zu vergüten-den Luftsicherheitskontrollmaßnahmen zählen) ist nur eine Begrenzung auf den vorherseh-baren, vertragstypischen Schaden möglich. Jedoch lässt diese Begrenzungsmöglichkeit re-gelmäßig keine summenmäßige Haftungsbegrenzung zu. Eine wirtschaftlich sinnvolle Be-grenzung des Haftungsrisikos ist nur im Wege einer Individualvereinbarung möglich, die jedoch in der Praxis in der Regel an den hohen rechtlichen Anforderungen scheitert.

Fehlalarm

Die Durchführung von Sicherheitskontrollen kann auch dazu führen, dass ein Fehlalarm ausgelöst wird. Hier besteht zunächst die Gefahr, dass die betroffene Luftfrachtsendung, aber auch andere Sendungen, die sich in der Halle befinden, nicht rechtzeitig versendet werden und deshalb verspätet den Warenempfänger erreichen.

Die Besonderheit dieser Fallgestaltung besteht darin, dass bei Auslösung eines (Fehl-) Alarms die Bundespolizei tätig wird und hoheitliche Maßnahmen, wie die Sperrung der La-gerhalle, in der sich z.B. das Röntgengerät befindet, veranlasst.

Die Frage, ob der Luftfrachtspediteur für diese Maßnahme einzustehen hat, beurteilt sich nach den Bestimmungen über die Verspätungshaftung in Art. 19 MÜ und Art. 19, 20 WA. Beide Bestimmungen sehen eine – vermutete – Verschuldenshaftung, also der Spediteur muss den Entlastungsbeweis führen und beweisen, dass er und seiner Leute alle erforderli-chen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Maß-nahmen nicht treffen konnten. Dabei ist auf diejenigen Maßnahmen abzustellen, die ein sorgfältiger Unternehmer vernünftiger Weise getroffen hätte. Hiernach wird vom Spediteur, z.B. als Betreiber einer Röntgenanlage, gefordert, dass er durch organisatorische Maßnah-men einen reibungslosen Betrieb dieses Kontrollgerätes sicherstellen muss. Nur wenn das Unterlassen derartiger Maßnahmen ursächlich für einen Fehlalarm wird, trifft den Spediteur der Vorwurf, nicht alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen zu haben.

Nicht vorgeworfen werden kann dem Spediteur jedoch, dass die Bundespolizei hoheitliche Maßnahmen veranlasst, die zu einer Transportverzögerung führen. Denn die Bundespolizei zählt nicht zu den „Leuten“ des Luftfrachtführers oder –spediteurs, für deren Handeln er einzustehen hat. Die Bundespolizei wird im staatlichen Auftrag tätig. Der Spediteur ist nach den staatlichen Vorschriften verpflichtet, diese Maßnahmen zu dulden, ohne dass er irgendeine Möglichkeit besitzt, das Verhalten der Bundespolizei zu beeinflussen. Kurz: Für hoheitliche Maßnahmen haftet der Spediteur nicht.

3. Haftung des Luftfrachtspediteurs als Absender

Soweit die Luftfrachtsendung einer Sicherheitskontrolle unterzogen wird, erfolgt auch eine Eintragung über den Sicherheitsstatus der Luftfrachtsendung in den AWB, also den Luftfrachtbrief. Aus dem Eintrag kann auch entnommen werden, welches Unternehmen die Sendung als sicher eingestuft hat. Ist diese Angabe unrichtig (ungenau oder unvollständig), kommt als besonderer Haftungstatbestand Art. 10 WA bzw. Art. 10 MÜ zum Tragen. Danach haftet der Absender für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen über das Gut, die er im Luftfrachtbrief (oder nach Art. 10 MÜ sonstigen Beförderungsdokument) abgibt, verschuldensunabhängig und in voller Höhe. Erklärt der Reglementierte Beauftragte in seiner Stellung als Absender gegenüber dem Luftfrachtführer fälschlicherweise, die aufgelistete Sendung sei „sicher“, und kommt es z.B. aufgrund einer Explosion zu einem Schaden am Luftfahrzeug, haftet der Absender gegenüber dem Luftfrachtführer, selbst dann, wenn er den Luftfrachtbrief nicht selbst ausgestellt hat. Die Haftung erfasst dabei auch Schäden an den Luftfrachtsendungen Dritter.

In gleicher Weise haftet ein „bekannter Versender“, der eine solche Erklärung abgibt, dem „Reglementierten Beauftragten“ in seiner Stellung des Fixkosten- und Sammelladungsspediteur.

4. Deliktische Haftung des Luftfrachtspediteurs

Problematischer in der rechtlichen Beurteilung sind die Fälle, wo es um die Haftung gegenüber Dritten geht, die in keiner vertraglichen Beziehung zum Luftfrachtspediteur als Reglementierter Beauftragter stehen. In Betracht kommt hier eine deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 oder Abs. 2 i.V.m. § 831 BGB.

Nach § 823 Abs. 1 BGB sind u.a. das Eigentum als absolutes Recht und Leben und Gesundheit als Rechtsgüter geschützt. Diese Anspruchsgrundlage greift daher nur dann, wenn z.B. fehlerhafte Sicherheitsmaßnahmen einer terroristischen oder sonstigen kriminellen Art ermöglichen. Diese Sicherheitsmaßnahmen beziehen sich dabei nicht nur auf die oben beschriebenen „physischen“ Kontrollen, sondern alle Sicherheitskontrollen, deren Anwendung die Einschleusung verbotener Gegenstände verhindern soll (Art. 3 Nr. 9 VO (EG) 300/2008). Denn wenn der Luftfrachtspediteur als Reglementierter Beauftragter Sicherheitsmaßnahmen durchführt, wird von ihm erwartet, dass er in der Lage ist, die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Verletzt er schuldhaft diese Pflicht (= Verkehrssicherungspflicht), hat er die einem Dritten entstehende Schäden an dessen Eigentum oder Leben, Körper, Gesundheit zu ersetzen. Hiernach wären z.B. Sachschäden am Flugzeug oder Waren Dritter zu ersetzen.

Für die Praxis dürfte aber eher der Fall im Fokus stehen, dass Sicherheitsmaßnahmen pflichtwidrig durchgeführt werden und es zu einem „Fehlalarm“ im weitesten Sinne kommt, der Schäden verursacht, weil z.B. Ware Dritter nicht rechtzeitig abgefertigt wird bis hin zu einer (Teil)Evakuierung eines Flughafens. Hier treten in der Regel aber nur Vermögensschäden ein, die durch § 823 Abs. 1 BGB nicht geschützt werden.

Derartige Schäden können jedoch über § 823 Abs. 2 BGB zu ersetzen sein, der auch Vermögensinteressen schützt. Hier kommt als Anknüpfungspunkt einer möglichen Haftung ebenfalls die Nichteinhaltung der Bewilligungsvoraussetzungen, insbesondere mangelhafte Sicherheitskontrollen in Betracht. Dazu müssten die Vorschriften der EU (VO) 300/2008 Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB sein. Schutzgesetze sind Rechtsnormen, die nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen sollen, den Einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsgutes zu schützen. Auch Normen, die in ihrer Linie die Gesamtheit der Bürger schützen, können Schutzgesetze sein, wenn der Individualschutz zumindest auch in ihrem Aufgabenbereich liegt. Daher ist zu fragen, ob die Bestimmungen der VO (EG) 300/2008 den Schutz Einzelner bezwecken. In dem Erwägungsgrund 1 der VO (EG) 300/2008 ist vom "Schutz von Personen und Gütern in der Europäischen Union" die Rede. Diese Formulierung deutet einen beabsichtigten Individualschutz zumindest an. Dies reicht für das Vorliegen eines Schutzgesetzes aber nur dann aus, wenn der Individualschutz im Aufgabenbereich der Norm liegt und nicht als bloßer Reflex ihrer Befolgung eintritt (MüKo BGB - Wagner, § 823 BGB RdNr. 347). Bei der Lektüre der VO (EG) fällt aus Sicht des DSLV aber auf, dass es ausschließlich um die Gewährleistung der allgemeinen Sicherheit in der Zivilluftfahrt geht. Die Verordnung dient der allgemeinen Gefahrenabwehr, insbesondere durch internationalen Terrorismus und Kriminalität. Dies ist ein Indiz dafür, dass nur der sichere Warenverkehr im Interesse der Allgemeinheit, nicht aber Gesundheit oder Eigentum Einzelner geschützt wird. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die geforderten Sicherheitsmaßnahmen vor einer abstrakten Gefahr schützen sollen, für die im Zeitpunkt der Vornahme der Sicherheitsmaßnahmen keine Anzeichen bestehen. Abstrakte Gefahrenlagen begründen i.d.R. keine konkreten Schutzpflichten. Der DSLV geht daher davon aus, dass für den Luftfrachtspediteur als reglementierten Beauftragten danach keine konkrete Pflicht besteht, einen bestimmten, absehbaren Erfolg zu verhindern.

Letztendlich wird diese Rechtsfrage aber erst durch die Gerichte entschieden werden. Auch wenn aus Sicht des DSLV die legislatorischen Vorgaben keinen besonderen Haftungstatbestand auslösen, sind es letztlich die Gerichte, die über den Umfang der haftungsrechtlich geschützten Interessen entscheiden. Denn der Normgeber – so auch hier – hat die spezifisch deliktsrechtlichen Implikationen der von ihm getroffenen Regelungen nicht bedacht und hierzu keine Aussage getroffen.

Sollte der Haftungstatbestand des § 823 Abs. 1 BGB erfüllt sein oder ein Gericht den Schutzgesetzcharakter der VO (EG) 300/2008 bzw. einzelner Artikel im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anerkennen, droht aber nicht zwangsläufig eine unangemessene Ausweitung der Haftungsrisiken. Denn für eine Haftung des regulierten Beauftragten nach §§ 823, 831 BGB müssen auch die übrigen Voraussetzungen der Norm, insbesondere die Kausalität eines Verstoßes für die Rechtsgutverletzung und Verschulden des regulierten Beauftragten vorliegen. Hier wird man insbesondere zu berücksichtigen haben, dass Maßnahmen wie eine (Teil-)Evakuierung eines Flughafens immer einer behördlichen Anordnung (durch die Bundespolizei) bedürfen. Deren etwaiges (Fehl)Verhalten wird dem Luftfrachtspediteur aber nicht zugerechnet (s.o.); folgerichtig kann es immer nur um die Verletzung eigener Sorgfaltspflichten gehen. Außerdem müsste bei einem Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB gesondert geprüft werden, inwieweit das Vermögen als solches vom sachlichen Schutzbereich der gesetzlichen Bestimmungen umfasst ist. Schließlich wären die Voraussetzung des § 831 BGB zu prüfen, da ja Reglementierter Beauftragter das Unternehmen selbst ist, handelnde Personen aber das eigene Sicherheitspersonal bzw. Fremddienstleister. Machen diese Personen Fehler, dürften sie zwar als Verrichtungsgehilfe anzusehen sein, da die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen gerade zu ihrem Pflichtenkreis gehört; es bleibt aber die Möglichkeit des Entlastungsbeweises, diese Personen sorgfältig ausgewählt und überwacht zu haben.

In Bezug auf eine mögliche deliktische Haftung sollte jedes Unternehmen, welches als Reglementierter Beauftragter tätig ist bzw. Sicherheitskontrollen durchführt, dies seinem Betriebshaftpflichtversicherer anzeigen. Gegebenenfalls müsste auch der Deckungsschutz angepasst werden, da terroristische Risiken häufig vom Versicherungsschutz ausgenommen sind und die Deckungssumme, z.B. wenn ein Flugzeug oder gar Passagiere zu Schaden kommen, unzureichend sein können.

5. Anerkennung als „Geschäftlicher Versender“

Die VO (EU) Nr. 185/2010 sieht auch diese Möglichkeit, dass ein Reglementierter Beauftragter ein Unternehmen der verladenden Wirtschaft als „geschäftlichen Versender“ validiert (anerkennt) mit der Folge, dass Ware dieser Verloader ohne weitere Sicherheitskontrollen befördert werden darf, allerdings nur mit reinen Frachtflugzeugen. Die Anerkennung eines „geschäftlichen Versenders“ durch den Luftfrachtpediteur in seiner Stellung als Reglementierter Beauftragter erscheint dem DSLV aber mit kaum überschaubaren und beherrschbaren Haftungsrisiken verbunden. Denn der geschäftliche Versender wird „unter der Verantwortung eines reglementierten Beauftragten“ tätig. Zudem hat der Reglementierte Beauftragte „vollständig Rechenschaft“ abzulegen „über die Sicherheitskontrollen, die von dem geschäftlichen Versender angewendet werden“.

Aus Sicht des DSLV ist es aber zweifelhaft, ob der Luftfrachtpediteur als Reglementierter Beauftragter überhaupt in der Lage ist, bei seinen Kunden die Einhaltung bestimmter Sicherheitsstandards durchzusetzen oder gar zu kontrollieren. Aus rechtlicher Sicht sollte der Luftfrachtpediteur als Reglementierter Beauftragter von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch machen.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Referat Recht und Versicherung

Hubert Valder

Geschäftsführer
-Stellv. Hauptgeschäftsführer-

0988/2013

An die Vorstände
der die **Transportversicherung**
betreibenden Mitgliedsunternehmen

Az
S1 - Transport

Diktatzeichen
KB/eg

Durchwahl
-5365

Datum
14.06.2013

Reglementierter Beauftragter

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 29. April 2013 endeten die seit 2010 geltenden Übergangsfristen zu den Vorschriften zur sog. "sicheren Lieferkette" gemäß Verordnung (EU) Nr. 300/2008 und deren Durchführungsbestimmungen. Die uneingeschränkte Geltung der neuen Vorschriften hat erhebliche Konsequenzen für die Beteiligten des Luftfrachttransportes.

Nach neuer Rechtslage ist nur noch derjenige "bekannter Versender", der eine behördliche Zulassung vorweisen kann und damit EU-weit als solcher registriert ist. Durch die verschärften Voraussetzungen der Anerkennung als "bekannter Versender" muss die Ware zukünftig vermehrt durch Sicherheitskontrollen "sicher" gemacht werden. Diese Kontrollen können allein durch das Luftfahrtunternehmen selbst oder durch den "reglementierten Beauftragten" (RegB) durchgeführt werden. Neben anderen Branchen (z. B. Sicherheitsfirmen, Agenturen) haben auch Spediteure das Geschäftsfeld des RegB für sich entdeckt.

In diesem Zusammenhang hat der Verband die Frage geprüft, inwieweit aus der Tätigkeit als RegB entstehende Schäden vom Versicherungsschutz der unverbindlichen Musterbedingungen der DTV-VHV 2003/2011 erfasst sind.

Im Ergebnis stellt die Tätigkeit als RegB kein Standardrisiko unter den DTV-VHV 2003/2011 dar. Die Aufgaben des RegB, insbesondere das Durchführen von Sicherheitskontrollen, sind weder "speditionsüblich" noch stellen sie eine primäre Vertragspflicht des Spediteurs dar. Im Übrigen ist die Tätigkeit des RegB als öffentlich-rechtlich einzustufen. Schäden verursacht durch diese Tätigkeit sind vom Deckungsschutz der unverbindlichen Musterbedingungen der DTV-VHV 2003/2011 ausgeschlossen.

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39

Im Einzelnen:

1. Die DTV-VHV 2003/2011 versichern die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers als Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter entweder aufgrund vertraglicher oder gesetzlicher Bestimmungen. Legt man die Begriffsbestimmung in Ziff. 2 ADSp zu Grunde, meinen Verkehrsverträge neben Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen auch solche Verträge, die üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörendes Geschäft oder eine speditionsübliche logistische Leistung betreffen, soweit diese mit der Beförderung oder Lagerung im Zusammenhang stehen.

Die Tätigkeit des RegB ließe sich dann als "speditionsüblich" bezeichnen, wenn sich diese Tätigkeit sowohl zeitlich als auch qualitativ im Speditionsgewerbe verfestigt hätte. Dies ist jedoch nicht der Fall. Zeitlich verfestigen kann sich eine Tätigkeit erst nach einigen Jahren, keinesfalls jedoch bereits nach einigen Wochen oder Monaten. Der Begriff des RegB und auch sein Aufgabenbereich mögen bereits seit einigen Jahren bekannt sein. Für den Spediteur hat sich das Aufgabenfeld des RegB jedoch mit dem Auslaufen der Übergangsfristen faktisch geändert. Zuvor konnte der Spediteur seinem Auftraggeber das Durchführen von kosten- und zeitintensiven Sicherheitskontrollen ersparen, wenn er als RegB eine Sicherheitserklärung abgab, die den Versender als "bekannten Versender" anerkannte. Seit 29. April 2013 ist nur noch derjenige "bekanntes Versender", der vom Luftfahrtbundesamt (LBA) als solcher zugelassen ist. Dies hat den Kreis der "bekannten Versender" drastisch reduziert und der Spediteur erhält jetzt wieder vermehrt "unsichere" Luftfracht, die durch Sicherheitskontrollen "sicher" gemacht werden muss. Mit diesem geänderten Aufgabenbereich konnte sich die Tätigkeit des RegB noch nicht dauerhaft in der Speditionsbranche etablieren.

Weiterhin stellt die Tätigkeit des RegB keine für die Speditionsbranche typisierende, charakteristische Leistung dar. Nur zur Erinnerung sei darauf verwiesen, dass das Durchführen von Sicherheitskontrollen nach dem Willen des Ordnungsgebers eine originäre Aufgabe des Luftfahrtunternehmens zur Sicherung des öffentlichen Luftverkehrs ist. Insofern nehmen das Luftfahrtunternehmen als auch der RegB, auf den das Durchführen von Sicherheitskontrollen verlagert wird, hoheitliche Aufgaben wahr. Zwar handelt es sich sowohl bei dem Luftfahrtunternehmen als auch beim RegB in der Regel um juristische Personen des Privatrechts. Gleichwohl führen sie die Sicherheitskontrollen aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Norm (§ 9 LuftSiG) zur Erfüllung eines öffentlichen Interesses durch, namentlich der Sicherung des Luftverkehrs. Maßnahmen, die einen hoheitlichen Charakter haben, d.h. einem öffentlich-rechtlichen Zweck dienen, stellen keine typische Tätigkeit der Speditionsbranche dar. Durch einen RegB durchgeführte Sicherheitskontrollen und die damit verbundenen Tätigkeiten sind insofern aufgrund ihres öffentlich-rechtlichen Gepräges nicht speditionsüblich.

2. Auch der Umstand, dass die werkvertragliche Leistung der Durchführung einer Sicherheitskontrolle "im Rahmen" eines im Übrigen speditio-

nelle Leistungspflichten regelnden Vertrages geschuldet sein mag, macht diese nicht zu einer expeditionellen oder expeditionüblichen Leistung. Das Durchführen von Sicherheitskontrollen ist nicht beförderungsbezogen im Sinne des § 454 Abs. 2 HGB. Dies wäre dann der Fall, wenn ohne die fragliche Leistung die Beförderung nicht zweckmäßig abgewickelt werden kann (vgl. Koller, Transportrecht, 7. Aufl., § 454 HGB, Rdnr. 21). Grundsätzlich ist die Beförderung der Luftfracht nur bei erfolgter Kontrolle möglich. Die Kontrolle selbst hat aber weder durch den Spediteur noch durch einen RegB zu erfolgen. Verpflichtet zur Kontrolle der Luftfracht sind vielmehr allein die Luftfrachtunternehmen, weil sie, und nur sie, für die Sicherheit der Luftbeförderung verantwortlich sind. Der Spediteur kann also die Luftfracht ohne Sicherheitskontrolle zumindest bis zum Luftfrachtunternehmen befördern (lassen). Eine eigene Kontrolle muss er nicht durchführen.

Selbst als RegB ist der Spediteur nicht verpflichtet, die Kontrolle durchzuführen. Der RegB wird innerhalb des originären Eigensicherungspflichtenkreises der Luftfahrtunternehmen tätig. Dies bedeutet aber nicht, dass der RegB die Kontrolle in jedem Fall durchzuführen hat. Er kann, aber er muss nicht. "Unsichere" Luftfracht, die nicht von einem RegB sicher gemacht wurde, wird dann durch das Luftfahrtunternehmen in Wahrnehmung seiner hoheitlichen Befugnisse und Pflichten der Sicherheitskontrolle unterzogen.

Ohnehin ist der Kreis der beförderungsbezogenen Pflichten eng zu ziehen, da identische Leistungen, die durch Anbieter verschiedener Branchen erbracht werden, aus Wettbewerbsgründen nach denselben Haftungsregeln zu beurteilen sind (vgl. Koller, aaO, § 454 RdNr. 21). Die Tätigkeit des RegB wird jedoch gerade nicht ausschließlich von reinen Expeditionunternehmen ausgeübt, sondern von Anbietern unterschiedlicher Branchen (Sicherheitsfirmen, Agenturen etc.).

Mithin erfolgt die Sicherheitskontrolle der Luftfracht zwar anlässlich einer Beförderung, sie ist aber gerade nicht "beförderungsspezifisch".

3. Ausdrücklich nicht Gegenstand der Verkehrshaftungsversicherung sind unter anderem werkvertragliche Leistungen im Zusammenhang mit einem Verkehrsvertrag, die über die primäre Vertragspflicht eines Speditors hinausgehen (Ziff. 1.4 DTV-VHV 2003/2011). Selbst wenn man trotz der zuvor dargestellten gravierenden Bedenken unterstellt, bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen durch einen RegB handle es sich um eine "beförderungsbezogene expeditionelle Nebenpflicht" im Sinne des § 454 Abs. 2 HGB, so würde eine Geltung der DTV-VHV 2003/2011 dennoch ausscheiden. Primäre Vertragspflicht des Speditors gemäß dem deutschen Handelsgesetzbuch ist nämlich die Besorgung der Versendung, § 453 Abs. 1 HGB. Mag auch der Spediteur durch entsprechende Vereinbarung weitere Pflichten übernehmen können, die sich im Einzelfall nach Expeditionsrecht beurteilen, so scheidet für durch diese Tätigkeiten verursachte Schäden eine Deckung unter die DTV-VHV 2003/2011 aus.
4. Im Übrigen sind vom Versicherungsschutz ausgeschlossen u.a. Ansprüche aus Schäden, verursacht durch Eingriffe von hoher Hand (Ziff.

6.6 DTV-VHV 2003/2011). In der Literatur finden sich in letzter Zeit vereinzelte Stimmen, wonach die Tätigkeit des RegB als privatrechtlich zu qualifizieren sei. Demgegenüber ist der Verband der Ansicht, dass die Tätigkeit des RegB aufgrund eines zwischen ihm und seinem Auftraggeber geschlossenen zivilrechtlichen Vertrages erfolgt, ansonsten aber öffentlich-rechtlicher Natur ist.

Im Hinblick auf die Tätigkeit des RegB ist entscheidend, dass der RegB lediglich "in Vertretung" der Luftfahrtunternehmen die Sicherheitskontrollen durchführt. Die Berechtigung und Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen zur Durchführung der Sicherheitskontrollen dient nach allgemeiner Auffassung der Gewährleistung der allgemeinen Sicherheit im Luftverkehr und ist daher öffentlich-rechtlich. Werden diese öffentlich-rechtlichen, originär den Luftfahrtunternehmen zugewiesenen Eingriffe durch einen RegB ausgeführt, hat dies auf die Zuweisung zum öffentlichen Recht keinerlei Einfluss. Insofern handelt es sich bei den Sicherheitsmaßnahmen im Sinne des § 9 LuftSiG stets um hoheitliche Eingriffe.

Unerheblich ist, dass der (spätere) Geschädigte im Einzelfall selbst den RegB beauftragt haben mag. Entscheidend ist, dass der RegB im Pflichtenkreis der Luftfahrtunternehmen tätig wird, der seinerseits aufgrund öffentlich-rechtlicher Normen besteht. Unstreitig sind Sicherheitskontrollen, die durch die Luftfahrtunternehmen selbst durchgeführt werden, nach öffentlichem Recht zu beurteilen, so dass im Schadenfalle eine verkehrsvertragliche Haftung ausscheidet.

Es sind keine Argumente ersichtlich, hiervon abzuweichen, wenn der RegB als "verlängerter Arm" der Luftfahrtunternehmen die diesen zugewiesenen Kontrollen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung übernimmt.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Björn Karaus
Tel.: 030-2020-5365
E-Mail: b.karaus@gdv.de

Mit freundlichen Grüßen

(Nils Hellberg)

(Jens Jaeger)